

# Da geht noch einiges

Beim „Verbrenner-Verbot“ hat in letzter Sekunde die Vernunft gesiegt. Doch auch abseits alternativer Antriebe gibt es ein deutliches CO<sub>2</sub>-Einsparungspotenzial, das rasch gehoben werden kann.



**GESETZGEBER GEFORDERT** Bei Fahrzeugen mit schweren Aufbauten, wie etwa Ladekräne oder Kippvorrichtungen, könnte eine Gewichtserhöhung umgehend CO<sub>2</sub> einsparen.

Die EU-Staaten hätten am 7. März eine endgültige Entscheidung über das pauschale Verbot neuer Autos mit Verbrennungsmotor ab 2035 treffen sollen, was als Aus für den klassischen Verbrennungsmotor hätte betrachtet werden können. Dieses Votum über das

## Politischer Wille fehlt

Angesichts der neuen Rahmenbedingungen zum „Verbrenner-Aus“ und aufgrund der Tatsache, dass die Lkw-Verkehrsleistung gemäß einer aktuellen Studie von Intraplan Consult in den kommenden 25 Jahren um über 50 Prozent zunehmen

„Wir Transporteure sind bereit, unseren Beitrag zur Erreichung der EU-Emissionsziele zu leisten.“

■ Fachverbandsobmann Markus Fischer

geplante „Verbrenner-Aus“ wurde nun – vor allem auf Druck vom deutschen Verkehrsminister Volker Wissing – relativiert. Faktum ist nun, dass auch nach 2035 Neuwagen mit Verbrennungsmotoren zugelassen werden, wenn sie sogenannte E-Fuels tanken, also klimaneutrale künstliche Kraftstoffe, die mit Ökostrom erzeugt werden (siehe Interview dazu in der letzten Ausgabe).

werde, gilt es, jetzt die CO<sub>2</sub>-Einsparungspotenziale für Lkw mit Verbrennungsmotoren auszuschöpfen und die dafür notwendigen politischen Rahmenbedingungen zu schaffen. „Wir Transporteure sind bereit, unseren Beitrag zur Erreichung der EU-Emissionsziele zu leisten. Es gibt zahlreiche Möglichkeiten, die keiner aufwendigen Infrastruktur bedürfen und den Staat nichts kosten“, betont Fachverbandsobmann Markus Fischer.

Mit folgenden Maßnahmen könnten bereits heute CO<sub>2</sub>-Einsparungen erzielt werden:

- Abschaffung des Nacht-60ers für Lkw: Motoren, die heute in Verwendung sind, verbrennen bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 80 km/h wesentlich effizienter als bei 60 km/h. Mit einer Abschaffung des Nacht-60ers würden CO<sub>2</sub>-Emissionen deutlich gesenkt.
- Einsatz von Lang-Lkw: Ein Lang-Lkw ist ausdrücklich kein Gigaliner, sondern ein Lkw, der sich an das bestehende, zulässige Gesamtgewicht hält. Die Vorteile liegen auf der Hand und kommen vor allem bei großvolumigen Waren zum Tragen. So werden bei gleicher Kapazität nur noch zwei statt drei Zugmaschinen benötigt. Dabei wird eine Treibstoffersparnis von bis zu 25 Prozent erreicht.
- Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichts bei schweren Aufbauten: Ein Drittel aller Fahrzeuge hat schwere Aufbauten wie etwa Ladekräne oder Kippvorrichtungen. Durch eine moderate und technisch unproblematische Gewichtserhöhung um zehn Prozent könnten Lkw effizienter genutzt werden, was erhebliche CO<sub>2</sub>-Einsparungen bewirkt.
- Ähnliches gilt für die Einführung von 5-Achs-(Solo)-Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von 40 Tonnen (derzeit sind lediglich 32 Tonnen möglich). Der Fachverband hat errechnet, dass auch in diesem Bereich signifikante Einsparungen möglich sind.

## Investitionsfreibeträge

Im Rahmen eines Pressegesprächs mit Tagesmedien kritisierte Bundesspartenobmann Alexander Klacska kürzlich die Ausgestaltung der Investitionsfreibeträge in Österreich. Die Transportwirtschaft von der sogenannten Öko-IFB-Verordnung auszuschließen, verhindere zugleich, dass zusätzliche Investitionen in moderne Fahrzeuge getätigt werden, die letztlich den CO<sub>2</sub>-Ausstoß verbessern: „Die Verkehrswirtschaft bräuchte positive Signale und Anreize für Investitio-



nen. Stattdessen werden ihr immer mehr Hindernisse in den Weg gelegt“, kritisiert Klacska und spricht damit u.a. die geplante Öko-Investitionsfreibetrags-Verordnung an, welche die Transportbranche nicht nur vom Öko-Investitionsfreibetrag ausschließt, wofür man noch Verständnis habe, sondern generell vom Investitionsfreibetrag. „Damit werden die Investitionsfreude und der Optimismus der Unternehmen nicht gerade angekurbelt“, warnte Klacska vor den Pressevertretern. Es gehe um Anreize, die Unternehmen zum Umstieg in CO<sub>2</sub>-neutrale Antriebstechniken motivieren und nicht um Hindernisse. „Denn diese führen letztlich dazu, dass keinerlei Investitionen in moderne, umweltschonende Fahrzeuge getätigt werden und ältere Lkw somit länger im Einsatz bleiben“, so Klacska. <



#### RASCH ERZIELBAR

Die Einsparungspotenziale von Lkw mit Verbrennungsmotor seien „enorm“. Fachverbandsobmann Markus Fischer fordert entsprechende politische Rahmenbedingungen.

# AUTOZUM<sup>®</sup> SALZBURG

DIE FACHMESSE  
FÜR DEN AUTOMOTIVEN  
AFTERSALES MARKET

**20. – 23. Juni 2023**  
MESSEZENTRUM SALZBURG



Built by  
**RX**  
In the business of  
building businesses

AUTOZUM.AT